Die Binnenwasserstraßen in Deutschland

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades

genehmigt von der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

von Diplom-Volkswirt

Helmut Lang

aus Nieder-Moos.

1940

Buchdruckerei W. Herzberg, Soltau

Die Binnenwasserstraßen in Deutschland

Inaugural=Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades

genehmigt von der

Rechts= und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Friedrich=Wilhelms=Universität zu Berlin

von Diplom=Volkswirt

Helmut Lang

aus Nieder=Moos.

1940

Buchdruckerei W. Herzberg, Soltau

Dekan: Professor Dr. Giesecke
1. Berichterstatter: Professor Dr. Rauers
2. Berichterstatter: Professor Dr. Jessen

Tag der mündlichen Prüfung: 26. 1. 1940
Tag der Promotion: 20. 3. 1940

Inhaltsverzeichnis.

I. Einleitung.

Heute, wo die Nachrichten in wenigen Sekunden durch den Aether über die ganze Erde verbreitet werden, wo das Flugzeug Länder und Meere überwindet und verbindet, heute, wo auf gutgepflegtem, engmaschigem Schienennetz, auf schönen Landstraßen und auf herrlichen Autobahnen die Verkehrsmittel dahin eilen, fällt es schwer, uns zu erinnern, daß einst allem Verkehr nur Saumpfade, Karrenwege und das Wasser unserer Ströme und Flüsse zur Verfügung standen.

Heute, wo in einheitlicher, sinnvoller Führung durch den Staat alle Verkehrsmittel in ihrer gegenseitigen Förderung zum Nutzen des gesamten Verkehrs gelenkt werden, will es uns sinnlos dünken, wenn wir uns erinnern sollen, daß noch vor kurzem die einzelnen Verkehrsmittel in scharfem gegenseitigen Wettbewerb über das nützliche Maß hinaus arbeiteten.

Heute, wo die Entwicklung der Saumpfade, Naturstraßen und Chausseen bis zur Straße des Führers als einer Kulturtat gigantischen Ausmaßes gediehen ist, erscheint es angebracht, auch einmal des Schicksals zu gedenken, das unsere Ströme und Flüsse in Deutschland als Verkehrswege im Laufe der Jahrhunderte erfahren haben.

II. Gestaltung der Binnenwasserstraße nach Erfindung der Kammerschleuse und der Dampfmaschine bis zum Weltkrieg.

Abgesehen vom Flugzeug, sind alle menschen- und güterbefördernde Verkehrsmittel an die feste Erde oder an das Wasser und zwar jeweils ausschließlich gebunden. Dieses natürliche Gebundensein ist für das Verkehrsmittel, das die Erde zu seiner Fortbewegung benötigt, in seiner Entwicklung bestimmend gewesen, ganz besonders dann, als die Dampfmaschine und der Explosionsmotor die Verkehrsmittel zwangen, von der Landstraße alten Typs sich abzuwenden und auf der Schiene und Autobahn ihre Aufgaben zu erfüllen.

Für die Binnenwasserstraßen und ihre Verkehrsmittel liegen die Verhältnisse etwas anders. Denn die Einführung von Dampfmaschine und Motor war hier nicht imstande, die Verkehrsgrundlage Wasser durch Aenderung seiner Beschaffenheit derart umzugestalten, wie es bei dem Schienenstrang und der Autobahn möglich war. Aber auch hier haben Dampfkraft und Motor sehr große Aenderungen hervorgerufen.

Immer und ewig gleichbleibend führen, mit Ausnahme der Donau, die Ströme Deutschlands ihre Wasser von Südosten nach Nordwesten zum Meer. Gleichsam wie die Sprossen einer Leiter von Leiterbaum zu Leiterbaum sehen wir die Nebenflüsse sich den Strömen zuwenden, aber es fehlte die Verbindung von Strom zu Strom. Soweit es nun ohne das möglich war, wurden die Binnenwasserstraßen dem Verkehr nutzbar gemacht. Daß man sogar schon früh daran dachte, die Nordsee mit dem Schwarzen Meer zu verbinden, beweisen die Spuren des Karlgrabens in Franken.

Einen entscheidenden Fortschritt in der Benutzung der Wasserstraßen brachte die von den beiden Italienern Organi und Fioravante konstruierte Kammerschleuse. Denn jetzt war es möglich, über Wasserscheiden hinweg Stromgebiet mit Stromgebiet zu verbinden, und damit die vorhandenen Wasserstraßen in erhöhtem Maße dem Verkehr dienst-

bar zu machen. In Deutschland kamen aber nur wenige Kanalbauten zustande. Die meisten verhinderte die Kleinstaaterei.

Als die Dampfmaschine und später der Motor dem Schiff eingebaut werden konnten, war die Zeit vorbei, daß der Wind, Menschen und Zugtiere die Kraft zur Fortbewegung der Schiffe hergeben mußten. Jetzt konnten Güter in viel größeren Mengen auf dem Wasserwege befördert werden und zugleich wurde die deutsche Kleinstaaterei abgebaut, was die Veranlassung gab, die Wasserstraßen in ihrer Gestalt gewaltig umzuändern. Auch die Rechtsverhältnisse änderten sich von Grund auf.

Insbesondere die Gesetzgebung, die sich im Laufe des letzten Jahrhunderts mit den Binnenwasserstraßen Deutschlands befaßte, gibt uns ein markantes Bild ihrer geschichtlichen Entwicklung.

So waren die Beschlüsse des Wiener Kongresses über die rechtlichen Verhältnisse der sogenannten internationalen Flüsse, die durch verschiedene Länder fließen und vom Meer aus befahrbar sind, für die Binnenschiffahrt des Deutschen Reiches von größter Bedeutung.

In den Artikeln 108—117 der Kongreßakte wurde das Recht der internationalen Flußschiffahrt geregelt. Von nun ab war die Schiffahrt für alle Staaten auf den deutschen Flüssen für frei erklärt. Besondere Rechte, wie Stapel- und Umschlagsrechte, Monopole und Vorrechte der Gilden wurden aufgehoben. Schließlich wurden auch die Zölle, die in den letzten Jahrhunderten ein großes Hemmnis für die Entwicklung der Schiffahrt darstellten, neu geordnet. Wurden sie seither von der Unzahl von Ständen im alten römischen Reich erhoben (z. B. wurde am Main von Bamberg bis Mainz nicht weniger als 28 mal und an der Weser von Münden bis Bremen 32 mal Zoll erhoben), so wurde der Zoll nun im Sinne der neueren immerhin schon verringerten Kleinstaaterei geregelt, was im Ganzen gesehen bereits eine wesentliche Verbesserung darstellte.

Durch die Zollbünde trat eine abermalige Verringerung, schließlich die Beseitigung der Zollstellen ein.

Nach der neuen Regelung sollte die Erhebung der Zölle nach Maßgabe der Uferlänge stattfinden. Im Artikel 113 der Kongreßakte wurde dazu bestimmt, daß alle Uferstaaten zur Unterhaltung und zur Ausführung aller notwendigen Arbeiten, wie auch zur Freihaltung des Fahrwassers verpflichtet sein sollten.

Für den Rhein wurden die Bestimmungen des bereits unter den Rheinstaaten Frankreich und Deutschland geschlossenen Oktroi-Vertrages

aus dem Jahre 1804 größten Teils beibehalten. In diesem Vertrage wurde die Verwaltung der Wasserstraßen selbst einer neutralen Behörde übertragen, und neben der Regelung der Flußzölle eine Anzahl Anordnungen für die Schiffahrt selbst erlassen.

An Stelle der neutralen Behörde setzte jetzt der Kongreß eine Zentralkommission für Verwaltung und Gerichtsbarkeit für die Schiffahrtsangelegenheiten ein, und zwar so, daß jeder Uferstaat durch seine Mitgliedschaft in der Zentralkommission beteiligt war.

Aehnliche Grundsätze sollten für alle Ströme aufgestellt werden. Sie fanden ihren Niederschlag in den auf Grund der Kongreßbeschlüsse später vereinbarten Schiffahrtsakten der einzelnen Ströme. Diese Maßnahmen bedeuteten für den überall betriebenen Ausbau der Wasserstraßen eine wesentliche Förderung. Die größte Revolutionierung jedoch sollte die Schiffahrt auf den Binnenschiffahrtsstraßen zu Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Erfindung der Dampfmaschine, das Aufblühen einer größeren Industrie und der sich ständig modernisierenden Technik überhaupt erfahren.

Mit dieser Erfindung der Dampfmaschine fand aber nicht nur eine Revolutionierung in der Fortbewegung und Belastung der Schiffe statt, sondern mit einer weiteren Verwendung der Dampfkraft eine solche des Verkehrswesens überhaupt.

Als 1835, einem Jahr vor dem Baubeginn des Ludwigkanals, die erste deutsche Eisenbahnstrecke Nürnberg—Fürth eröffnet wurde, erwuchs der Binnenschiffahrt ein denkbar größter Wettbewerber.

Bis zum Beginn der Gründung des Reiches 1871 waren die wichtigsten und auch meisten Eisenbahnverbindungen, die die riesenhaften Industriezentren auf der Zwillingbasis von Kohle und Eisen im Westen und Osten des Reiches entstehen ließen, in Deutschland fertiggestellt. Durch die viel größere Schnelligkeit und Pünktlichkeit eroberte die Eisenbahn bald nahezu den ganzen Binnen-Verkehr und -Handel, besonders dann, als auch die Sicherheit ständig erhöht wurde.

Schon glaubte man durch die großen Erfolge der Eisenbahn und ihre ungeheuren Einwirkungen auf den Verkehr auf der Wasserstraße, die Jahrhunderte lang als Verkehrsweg für Mensch und Gut gedient hatte, daß die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schiffahrt auf den Binnenwasserstraßen überholt sei. Weiter blickende Männer der deutschen Oeffentlichkeit, von Friedrich List an, setzten sich dagegen tatkräftig für eine Förderung beider Verkehrswege ein. Sie waren überzeugt, daß bei fortschreitender Entwicklung die Eisenbahn den Anforde-

rungen auf die Dauer nicht genügen könne, und Deutschland für seine Zukunft ein großes Schienen- und ein ausgedehntes Wasserstraßennetz bedürfe. — So gründete Friedrich Harkort 1869 den „Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt", später „Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.", der sich um die Entwicklung der Binnenschiffahrt und der Binnenschiffahrtsstraßen besonders verdient gemacht hat.

Außer einigen Zweigvereinen in Preußen bildeten sich in den folgenden Jahren noch eine ganze Anzahl selbständiger Vereine, die sich ebenso mit großem Erfolg um die Förderung der Wasserstraße und auch der Schiffahrt bemühten. Unter vielen anderen waren dies: „der Verein für Hebung der Flußschiffahrt in Bayern", „der Hansakanal Verein, Bremen", „der Elbe-Oder Verein e. V. Görlitz", „der Weser-Kanal-Verein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau" usw.

Zunächst einmal befleißigten sich all diese Vereine und ganz besonders der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt einer aufklärenden Tätigkeit über den wirtschaftlichen Wert der Wasserstraßen, um sich dann mit großem Erfolg für eine Verbesserung und Vermehrung der Schiffahrtsstraßen einzusetzen.

Nicht zuletzt war es der Erfolg dieser Vereine, daß 1877 die Preußische Staatsregierung dem Landtage eine Denkschrift über die Verbesserung und Vermehrung der Wasserstraßen zur Herstellung eines großen preußischen Kanalnetzes vorlegte. Wasserstraßenverbindungen wie Rhein-Weser-Elbe, Ems-Jade, Oder-Spree, zu denen vom Staat, Gemeinden und den Vereinen schon technische Vorarbeiten geleistet waren, wurden geplant. Doch bis zur Verwirklichung dieser und anderer Pläne sollte noch mancher Kampf, noch manche Auseinandersetzung, erforderlich sein.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung waren weiterhin die seit 1885 durchgeführten internationalen Schiffahrtskongresse, auf denen wasserbautechnische, wie überhaupt alle Fragen der Schiffahrt, einschließlich der für die Binnenwasserstraßen, behandelt wurden.

Von Einfluß waren auch die wirtschaftlichen Ereignisse jener Zeit. Infolge des ungeheuren Aufschwungs, den die Weltwirtschaft durch die Seeschiffahrt, wie auch durch das viele Staaten verbindende Schienennetz erfuhr, trat in den meisten Ländern die Bedeutung des Binnenhandels hinter der des Welthandels zurück. In vielen Ländern war das die Ursache von Sorgen um ihre einheimische Produktion. So sah sich auch Deutschland unter Führung seines genialen Kanzlers Bismarck

genötigt, die deutsche Industrie und Landwirtschaft vor einer Ueberschwemmung mit fremdländischen Waren durch die neue Schutzzollpolitik zu schützen. Um den Schutz wirksam durchführen zu können, war die Verstaatlichung der meist in privatem Besitz befindlichen Eisenbahnen notwendig, damit diese mit ihrer Tarifpolitik dem Willen der Reichsregierung nicht entgegen arbeiten konnten. Hierzu erklärte Bismarck 1877 im Reichstag: „Den verschiedenen staatlichen und privaten Eisenbahnen kann auf die Dauer nicht die Berechtigung verbleiben, der wirtschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstages nach Willkür zu neutralisieren und das Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten."

Durch die nun einheitliche Tarifpolitik der Staatsbahnen änderte sich das Verhältnis Schienenweg—Wasserstraße wesentlich. Machten sich früher Wasserstraßen und gleichlaufende Privatbahnen durch Herabdrücken der Frachtsätze Konkurrenz, so war dies dem großen Staatsbahnnetz gegenüber im großen und ganzen nunmehr ausgeschlossen.

Gewiß hat die Schiene die Entwicklung des technischen Fortschrittes jener Zeit in erster Linie für sich buchen können. Aber man vergißt doch häufig, daß der Umsatz der Binnenschiffahrt sich nicht all zu stark rückläufig bewegte, jedoch bei dem gewaltigen Aufschwung, den die fortschreitende Industriealisierung hervorrief, sehr stark hinter dem der Eisenbahn zurück blieb.

Im Wettbewerb mit der Bahn war die Erfahrung klar zu Tage getreten, daß man mit kleinen Schiffen nicht leistungsfähig bleiben konnte. Das Bestreben größere Schiffe, fähig größere Lasten zu tragen, zu bauen und sie durch Dampfkraft fortzubewegen, bezeichnete daher die Richtung der betriebswirtschaftlichen Entwicklung der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Die Vergrößerung der Schiffe machte aber auch eine Verbesserung und Erweiterung des Wasserstraßennetzes erforderlich. Diesem Ziel diente auch die Politik der Preußischen Staatsregierung, die eine Vervollständigung des von dem Großen König Friedrich begonnenen künstlichen Wasserstraßennetzes erstrebte.

Zwei Gebiete standen im Brennpunkt bevorzugter Förderung: Die Reichshauptstadt und das Rhein-Weser-Ems Gebiet. Für Groß-Berlin erleichterte man den Zugang zur Elbe und Oder durch eine

Verbesserung des Ihle- und Plauer-Kanals, sowie durch den Bau des Hohenzollern- und Oder-Spree-Kanals. Im nordwestdeutschen Stromgebiet erhielt der Rhein durch den Dortmund-Ems und Lippe- und Herne-Kanal seine deutsche Mündung. Aber noch nicht konnte das Projekt einer Verbindung Rhein-Elbe und damit eine Vervollständigung, das seit den Brandenburgischen Fürsten erstrebte Vorhaben, nämlich eine Ost-West-Achse zu schaffen, erreicht werden.

Die Pläne zu diesem Kanal reichen bis in das 16. Jahrhundert zurück. Damals beabsichtigte Herzog Julius von Braunschweig eine Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Elbe zu schaffen. Der Große Kurfürst und vor allem Friedrich der Große haben sich mit diesem Projekt befaßt, erwähnt sei auch hierbei Napoleon. Bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts gelang es der westdeutschen Industrie weitere Kreise für das Kanalprojekt zu interessieren. Doch dauerte es noch eine ganze Anzahl von Jahren bis endlich 1882 von der Preußischen Regierung dem Landtage ein Entwurf zum Bau des Mittellandkanals vorgelegt wurde. Diese Vorlage erfuhr wie alle späteren Bemühungen der Regierung für eine Durchsetzung dieses Planes regelmäßig eine Ablehnung. Im wesentlichen waren es drei Fronten, die gegen die Ausführung dieses Projektes zu Felde zogen. Die ostelbische Landwirtschaft, die wegen der Konkurrenz des überseeischen Getreides Sorgen empfand, die oberschlesische und mitteldeutsche Kohlenindustrie, die ein Vordringen der westdeutschen Kohle in ihre Absatzgebiete verhindern wollte, und die Eisenbahn, die einen Rückgang ihrer Einnahmen und damit eine Schmälerung der Staatsfinanzen befürchtete. Hinzu kamen noch die Meinungsverschiedenheiten der Befürworter des Kanalbaues, die die Linienführung des Kanals betrafen. An ihr waren neben dem westdeutschen Bergbau und den Eisenhütten, die in Konkurrenz der Erzeugnisse anderer Gebiete einen möglichst billigen und zweckmäßigen Schiffahrtsweg für ihre Absatzgebiete im Osten erstrebten, auch die vom Kanal berührten und in seinem Einzugsgebiet liegenden Wirtschaftsgebiete interessiert. Diese Gegensätze haben auch dazu beigetragen die Baugenehmigung und den Bau des Kanals hinauszuzögern.

Endlich, als bei einer neuen Vorlage durch die Regierung 1905 aus dem Gesamtprojekt die Strecke Hannover—Elbe fortgelassen war, konnte für den anderen Teil bis Hannover eine Genehmigung im Abgeordnetenhaus erzielt werden. Der Grundgedanke einer Rhein-Weser-Elbe-Verbindung, eine Vervollständigung der Ost-West-Achse, war zunächst für einen ganzen Zeitabschnitt aufgegeben. Zusammenfassend ge-

sehen ist „die Geschichte des Mittellandkanals, die in ähnlicher Weise auf alle Kanalprojekte jener Zeit zutrifft, eine traurige Erinnerung an endlose Reden von Abgeordneten, die den großen Gedanken in den Rahmen kleiner Interessen zerrten, und an unerquickliche Kämpfe um die Bewilligung von Baumitteln".[1]) Die letzte Etappe in der jahrzehntelangen Geschichte des Mittellandkanalbaues, der Verbindung Rhein—Elbe, setzte mit Ende des Krieges ein, in einer Zeit, in der um den Wert der Wasserstraßen erneut heftig gekämpft wurde.

Gründen der deutschen Seegeltung verdanken abseits dieser großen Ost—West—Linie der Kaiser-Wilhelm-Kanal und indirekt auch der Elbe-Trave-Kanal ihre Entstehung, deren Notwendigkeit ganz besonders der Weltkrieg bewiesen hat.

III. Die Lage nach dem Weltkriege.

War die Zeit vor dem Weltkrieg auf allen Gebieten der Wirtschaftspolitik, trotz Gründung des Deutschen Reiches, immer noch durch die Kleinstaaterei und deren Machtstrebereien gekennzeichnet, so wurde nunmehr in der Verkehrspolitik die Voraussetzung für eine einheitliche Führung geschaffen. Die Staatsbahnen gingen durch Staatsverträge vom 1. April 1920 in das Eigentum des Reichs über und die Verwaltung der Wasserstraßen wurde durch den Artikel 97 der Weimarer Verfassung dem Reich übertragen. Diese Uebertragung beschränkte sich zunächst aber nur auf eine Zusammenfassung in einer obersten Instanz im Reichsverkehrsministerium. Eine einheitliche Wasserstraßenbaupolitik war damit aber noch nicht gewährleistet: denn mit dem Ausbau und der Verwaltung der nunmehrigen Reichswasserstraßen wurden wieder die einzelnen Länder betraut, die eben genau so wie früher partikularistisch dachten. Wenn sich auch immerhin die damalige Verkehrspolitik zu der „. . . . volkswirtschaftlichen Notwendigkeit . . ., die deutschen Stromsysteme . . . als leistungsfähiges Verkehrsinstrument zu erhalten und . . . über die normale Unterhaltung hinaus zu einem dauernden Ausbau zu bringen . . ."[2]) bekannte und den Ausbau anstrebte, so war doch in der Folge durch die ständigen Reibungen zwischen den Ländern und der Reichswasserstraßenverwaltung ein einheitlicher Ausbau schwierig, die Erfassung der Wasserstraßen als eine Einheit wie auch ihre dem entsprechende Verwaltung unmöglich.

---

1) Der Mittellandkanal, herausgegeben von dem Reichsverkehrsministerium. Berlin 1938. Seite 15.
2) Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Februar 1927. Seite 16.

Rief schon mit Beginn der 70iger Jahre des letzten Jahrhunderts das oben geschilderte erfolgreiche Bemühen um die Entwicklung der Binnenwasserstraßen auch aus den der Eisenbahn nahestehenden Kreisen einen Gegendruck hervor, mit der Begründung, daß die Baukosten nicht einmal eingebracht würden und die Eisenbahn ebenso billig wie die Binnenschiffahrt befördern könnte, so machte sich jetzt, allerdings unter anderer Voraussetzung, dieser Gegendruck mit der gleichen Begründung nach Kriegsende wieder bemerkbar.

Der Gedanke der Konkurrenz zwischen Schienenweg und Wasserstraße, der in der Vorkriegszeit seit Uebernahme der Eisenbahn durch den Staat — die Eisenbahnen waren ja bekanntlich zumeist von privaten Unternehmungen aufgebaut worden — und während des Weltkrieges, durch die kriegswirtschaftlich notwendig gewordene engere Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und jetzt durch die einheitliche Führung durch das Reich gebannt sein mußte, lebte plötzlich, vor allem nachdem die Reichsbahn im Herbst 1920 zur allgemeinen Einführung des Staffeltarifsystems geschritten war, wieder auf.

Das Versailler Diktat hatte auch hier seinen Zweck erreicht. Wurden auf der einen Seite viele deutsche Ströme (Rhein, Elbe, Oder und Memel) zu internationalen Flüssen erklärt – man berief sich hierbei auf die Bestimmungen des Wiener Kongresses —, so wurde die Reichsbahn nicht nur in eine private Gesellschaft umgewandelt, sondern auch noch zur Aufbringung von Reparationslasten verpflichtet. Hierzu kamen noch die Aufwendungen für starke neue Investitionen. Die Reichsbahn mußte ihre Kalkulation sehr scharf abgrenzen, und aus diesem Grunde sah sie in der Erweiterung des Schiffahrtstraßennetzes eine besonders starke Bedrohung ihrer finanzwirtschaftlichen Interessen. Der Abwehrkampf der Reichsbahn gegenüber der Wasserstraße wurde zunächst so scharf geführt, daß nicht nur der Neubau bekämpft, sondern sogar die Beschränkung des Schiffahrtbetriebes auf Strömen und Kanälen gefordert wurde.

So lebte in der Nachkriegszeit, als auf Grund der vorausgegangenen Entwicklung und auch der Erfahrungen des Weltkrieges die Leistungsfähigkeit und Unentbehrlichkeit der Binnenwasserstraßen nicht mehr in Frage stehen konnte, nochmals ein großer Kampf gegen den Wasserstraßenbau auf, der auf der Gegenseite eine Gruppe sah, die den Wasserstraßenbau als eine volkswirtschaftlich und auch wehrpolitisch unumgängliche Forderung betrachtete. Industrie und Landwirtschaft

wünschten einen weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes zum Anschluß ihrer Wirtschaftsgebiete an eine Großschiffahrtsstraße.

Mitten in diesen Konkurrenzkampf der beiden Verkehrsmittel: Binnenwasserstraße und Eisenbahn, griff ein neuer Wettbewerber ein. Der Eisenbahn entstand in dem Auto für Personen- und Lastverkehr ein noch viel größerer Konkurrent, als es je die Wasserstraße für sie hatte sein und werden können. Eine Dreiteilung ist in den Binnenlandtransportmitteln eingetreten, die zum besseren Verständnis der gesamten Verkehrspolitik hier geschildert sei:

Der Lastkraftwagen als jüngstes dieser Verkehrsmittel ist im Nahverkehr der Eisenbahn weit überlegen. Die Abfertigung ist einfacher. An- und Abfahrt und das Umladen werden erspart. Er benutzt das weit verzweigte und überall vorhandene Straßennetz und ist somit unabhängig von festliegenden Verkehrswegen wie Schiene und Wasserstraße sie darstellen. Dadurch ist er anpassungsfähiger und beweglicher und eignet sich somit ganz besonders zur Beförderung von geringeren Mengen und besonders hochwertigen Gütern. Während für die Eisenbahn und die Schiffahrt eine bestimmte Mindestnachfrage nach Verkehrsleistung Voraussetzung ist, so fällt auch dieses Moment für den Kraftwagen fort. In der Ueberwindung großer Entfernungen und in der Beförderung größerer Gütermengen ist der Kraftwagen der Eisenbahn nicht gewachsen.

Die Wasserstraßen sind durch ihren viel geringeren Beförderungsaufwand gegenüber Schiene und Lastkraftwagen charakterisiert. Hierdurch ist die Beförderung von großen Massen technisch möglich und wirtschaftlich von großem Vorteil. Auch die Aufwendungen für Ladung und Löschung, besonders für Umladung von Schiff zu Schiff, sind weitaus geringer als bei der Eisenbahn. Auch die Anschaffungskosten für die Tonne Laderaum sind billiger, da die Beförderung auf dem Wasser viel ruhiger vor sich geht als auf Schiene und Landstraße. Dadurch ist das Verhältnis der Nutzlast zum toten Gewicht wesentlich günstiger. Dem gegenüber steht aber der Nachteil der nur sehr langsamen Fortbewegungsmöglichkeit der Massengüter zu Wasser, so daß die Schiffe mehr Zeit für die Verkehrsleistung benötigen. Damit werden zum großen Teil die eben geschilderten Vorzüge wieder ausgeglichen. Zu bedenken ist weiterhin, daß die Wasserstraßen von Witterungseinflüssen (Frost und Trockenheit) abhängig sind, ein Umstand, der ihre Leistungsfähigkeit nachteilig beeinflussen kann.

Das Wesen dieser Dreiteilung, die Möglichkeiten, die Vor- und Nachteile durch eine enge Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel auszugleichen, wurde aber in Folge der Auswirkungen des Krieges und des Versailler Diktates, wie auch durch die Unfähigkeit des damaligen Regimes, nicht erkannt. Durch die nun folgende Wirtschaftskrise trat nicht nur eine wesentliche Verschärfung der wechselseitigen Bekämpfung ein, die wie seither ihren Ausdruck in der Tarifpolitik der einzelnen Verkehrsmittel fand, sondern auch der Ausbau aller Verkehrswege und ganz besonders der seit Gründung des Reiches 1871 begonnene Ausbau der Binnenwasserstraße erlahmte vollständig.

IV. Die Grundzüge der nationalsozialistischen Verkehrspolitik insbesondere die Wasserstraßenpolitik.

a) Die Lösung von internationalen Bindungen und die Durchsetzung des Reichsgedankens.

Mit der Durchsetzung der nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftsauffassung haben sich nicht nur die Grundlagen und Voraussetzungen für die gesamte Verkehrspolitik geändert, sondern auch vollkommen neue Ideen wie auch schon lang gehegte Wünsche hat die nationalsozialistische Regierung in ihrer Verkehrspolitik und damit auch ganz in ihrer Wasserstraßenpolitik verwirklicht.

Schon im ersten Jahr der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus erklärte der Reichsverkehrsminister, daß es sein vornehmstes Ziel sei, alle die internationalen und außenpolitischen Bindungen, die die deutschen Verkehrseinrichtungen belastete, zu lösen. Seit dem 14. November 1936 sind die deutschen Ströme nicht nur von den Bestimmungen des Versailler Diktates befreit, sondern auch das auf den deutschen Strömen lastende Servitut des Wiener Kongresses wurde abgeschüttelt. Wie bereits erwähnt, war im Artikel 109 der Wiener Schlußakte bestimmt, daß die Schiffahrt auf allen Strömen frei sei und niemanden verwehrt werden solle. Da dies aber ausschließlich und allein nur für Deutschlands Ströme galt und sich nur zum Nachteil der deutschen Stromhoheit ausgewirkt hatte, ist die deutsche Regierung in ihrer Erklärung vom 14. November 1936 auf den ursprünglichen Sinn jener Wiener Bestimmung zurückgegangen und erklärte

hierzu wie folgt: „Die Schiffahrt auf den auf deutschem Gebiete befindlichen Wasserstraßen steht den Schiffen der mit dem Deutschen Reich in Frieden lebenden Nationen offen. Es findet kein Unterschied in der Behandlung deutscher und fremder Schiffe statt. Dabei setzt die deutsche Regierung voraus, daß auf den Wasserstraßen der beteiligten Staaten Gegenseitigkeit gewährt wird."

Damit war die Hoheit über die deutschen Wasserstraßen und die Freiheit der deutschen Ströme wiederhergestellt.

Die deutsche Reichsbahn, die erst 1920 in das Eigentum des Deutschen Reiches übergegangen war, wurde 1924 von der damaligen Reichsregierung unseren Feinden als Reparationspfand überlassen und sogar noch durch den Dawes- und Youngplan zu Reparationslasten verpflichtet.

Der Führer hat diese Bindungen aus den Reparationsgesetzgebungen in der Reichstagsrede vom 30. Januar 1937 aufgehoben und die deutsche Reichsbahn wieder unter die uneingeschränkte Hoheit des Deutschen Reiches gestellt.

War die Zeit vor der Machtübernahme noch immer durch die partikularistischen Sonderinteressen gekennzeichnet, so war nunmehr an ihre Stelle die alleinige Führung des Reiches getreten. Dieser Grundgedanke wurde in der Einleitung des Gesetzes zur Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 deutlich ausgesprochen: Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates, einerlei ob die Verkehrsmittel sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich an die Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden.

Das war das Ende eines jeden Verkehrspartikularismus.

b) Die Förderung des Verkehrswesens und der Ausbau der Verkehrswege, insbesondere der Wasserstraßen.

Neben der Loslösung des Verkehrswesens von internationalen Bindungen und der Durchsetzung des Reichsgedankens hat die Reichsregierung ihre Hauptaufgabe in der Förderung des gesamten Verkehrswesens erblickt, wie auch in dem damit verbundenen notwendigen Ausbau der Verkehrswege. Sind doch die deutschen Verkehrswege mit ihren Anlagen, vor allem Wasserstraße, Schiene und Landstraße, die die Lebensadern der deutschen Wirtschaft sind, und ohne die unsere Wirtschaft nicht leben kann, mit die besten Kunden der Wirtschaft.

Auf Grund dieser Erkenntnis erwies sich gerade der Verkehr als bester Schrittmacher des Wiederaufbaues der deutschen Wirtschaft.

Die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen Wirtschaft und Verkehr sind zahlreich. Als Grund gilt, daß der Verkehr nicht um seiner selbst willen besteht, sondern einzig Sinn und Inhalt darin findet Diener zu sein, Diener für Volk und Wirtschaft. Aber auch das heutige Wirtschaftsleben ist uns ohne den lebhaften Güteraustausch und dem starken Personenverkehr nicht nur nicht mehr denkbar, sondern auch der Verkehr ist in seinem Umfang erst wiederum durch die größeren Ausmaße der Wirtschaft entstanden.

Hierdurch ergeben sich geradezu gesetzmäßige Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Wirtschaft: Der Verkehr wächst mit einer Zunahme des Wirtschaftslebens und das Anwachsen der Wirtschaft folgt den gesteigerten Verkehrsmöglichkeiten.

Diese Erscheinung zeigte sich bei der Entwicklung des Dampfschiffes, bei der Erbauung der Eisenbahn und ist jetzt wieder bei der durch den Führer befohlenen Motorisierung zu bemerken.

Aus diesen Wechselbeziehungen ersieht man, daß die Verkehrsbedienung überhaupt Lebensbedingung und Voraussetzung der heutigen Wirtschaft ist. Dabei werden an die Verkehrsbedienung die Forderungen der Schnelligkeit, Billigkeit, Stetigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit gestellt. Diese Forderungen sind demnach das Programm, dessen Erfüllung eine Vermehrung und Verbesserung der Verkehrsmittel wie auch einen Ausbau der Verkehrswege gebieterisch fordert.

Deutschlands Wirtschaftsführung hat seit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus ohne Zweifel auf diesen Grundgedanken den ganzen Wiederaufbau ermöglicht.

Am 11. Februar 1933 — also 12 Tage nach der Machtübernahme — befahl der Führer bei der Eröffnung der Automobilausstellung die Motorisierung. Bereits am ersten Mai 1933 verkündete der Führer den Bau von Autobahnen und in seiner Rede vom 24. Oktober desselben Jahres erklärte der Führer: „Wir haben begonnen den Verkehr zu heben. Ein Riesenstraßennetz wird in Deutschland gebaut, gedacht für kommende Jahrzehnte und Jahrhunderte. Die Wasserstraßen werden genau so ausgebaut und das bisherige Straßennetz wird ebenfalls in Ordnung gebracht."

Mögen diese Maßnahmen zunächst der Beseitigung der Arbeitslosigkeit gedient haben, so waren sie darüber hinaus der Beginn der wirtschaftlichen Wiederauferstehung des Deutschen Reiches.

Durch den Bau der Autobahn sollte nach dem Willen des Führers der Kraftwagen erstmals Verkehrswege erhalten, die es ihm endlich gestatten, seine hochentwickelte Leistungsfähigkeit zu entfalten. Gleichzeitig sollte damit auch der deutsche Raum auf ganz neuen Wegen erschlossen werden. Große, gewaltige, lebendurchpulste Verkehrsadern sollen die verschiedenen Gaue des Deutschen Reiches eng mit- und untereinander verbinden. Heute nach 6 Jahren sind bereits 3000 Kilometer dieser Bahn fertig gestellt, weitere tausende von Kilometer sind geplant und schon im Bau. Es sind Straßen, ohne die wir uns das Deutschland Adolf Hitlers nicht mehr denken können.

Wenn man von dem Ausbau der Reichsbahn absieht, so ist neben die Autobahn ein denkbar größtes Programm zum Ausbau und zur Vollendung des deutschen Wasserstraßennetzes getreten.

Sieht man von der Vollendung des Mittellandkanals ab, so wird die heutige Wasserstraßenpolitik durch den großzügigen Ausbau der von Südosten nach Nordwesten führenden natürlichen Schiffahrtstraßen beherrscht, die von jeher das Rückgrat der deutschen Binnenwasserstraßen bilden.

Ziel ist: alle Wasserstraßen zu Großschiffahrtstraßen, d. h. zu Schiffahrtstraßen, die Schiffe bis zu mindestens 1000 Tonnen tragen können, auszubauen.

So sind alle Ströme einem gründlichen Ausbau unterworfen und zur Beseitigung der schweren Niedrigwasserkatastrophen, unter denen Elbe, Oder und Weser zu leiden haben, werden große Staubecken angelegt, die das Werk der besseren Schiffbarmachung der großen Flüsse noch unterstützen sollen. Erst mit der Vollendung des Ausbaues dieser Ströme zu wirklich leistungsfähigen Großschiffahrtstraßen wird sich die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der großen Ost-West-Verbindung von der Oder über die märkischen Wasserstraßen, Elbe und Weser hin zum Rhein voll und ganz auswirken können.

Neben diesen Bauten läuft das weitere Programm der Regierung, das eine umfassende Verbesserung, Ausdehnung und Ergänzung des Hauptnetzes der Wasserstraßen vorsieht, das zum größten Teil in den nächsten Jahren seiner Vollendung entgegengeht.

Der Adolf-Hitler-Kanal, der den Klodnitz-Kanal ablöst, und dem oberschlesischen Industriegebiet bessere und billigere Absatzmöglichkeiten einräumt, ist fertiggestellt.

Der Südflügel des Mittellandkanals, der einen Teil des sächsischen Wirtschaftsgebietes über Elster und Saale an den Elbestrom anschließen soll, wird bis 1944 fertiggestellt.

Im nordwestdeutschen Stromgebiet trägt die Reichsregierung durch die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals und durch den Bau des Ems-Seitenkanals, Hesselte-Papenburg, der ungemein großen Inanspruchnahme dieser Schiffahrtsstraße Rechnung, die, um einen Begriff von dem Kostenaufwand zu erhalten, knapp 300 Millionen Reichsmark erfordert.

Die Rolle der Weser als Schiffahrtsweg, die bisher hinter den anderen großen Flüssen zurückstand, wird durch die Kanalisierung der Werra von Münden bis Wartha wesentlich gestärkt werden. Der Einfluß der Weser wird dadurch bis in das große thüringische Kaligebiet verlängert. Im Anschluß an dieses Projekt ist eine Weiterführung der Werrakanalisierung bis Merkers, dem Mittelpunkt des Kaligebietes, erwogen und mit den Entwurfsarbeiten für den großen Werra-Main-Kanal begonnen. Weiter ist für das nordwestdeutsche Wirtschaftsgebiet um Bremen, Hamburg und Lübeck, der Hansa-Kanal, der von Bramsche am Mittellandkanal über die Weser bei Achim zur Elbe bei Hamburg führen soll, von großer Bedeutung. Durch den Bau, der schon lange gefordert wird, werden die Hansestädte eine großzügige Wasserstraßenverbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet erhalten. Die Entwurfsarbeiten für diesen Kanal sind vollendet, und der Kanal selbst wird in Kürze Wirklichkeit werden.

Schließlich ist noch auf die Hebung des Wasserspiegels im Weser-Ems-Kanal hinzuweisen, die, um den Verkehr des 1000-Tonnen-Schiffes auf dem ursprünglich für das 600-Tonnen-Schiff ausgebauten Kanal zuzulassen, erforderlich ist.

Der Rhein, der von jeher in seiner Schiffahrt den anderen deutschen Strömen weit überlegen war, steht ebenfalls vor einer bedeutsamen Ausgestaltung. Der Ausbau des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee, der schon Jahrzehnte von deutschen und schweizerischen Wirtschafts- und Schiffahrtskreisen gefordert wird, hat heute begründete Aussicht in absehbarer Zeit verwirklicht zu werden. Hierzu führte Staatssekretär Königs auf der im Juni 1939 abgehaltenen Rheinschiffahrtstagung unter anderem folgendes aus: „Nachdem die Schweiz in die Gemeinschaft der Rheinuferstaaten eingetreten ist und mit der Regulierung des Oberrheins einen starken Beweis ihrer Rheinzugehörigkeit gegeben hat, bin ich überzeugt, daß sie sich auch der letzten Aufgabe

nicht entziehen wird, die uns mit dem Ausbau des Hochrheins gestellt wird und nach dem Territorialprinzip Deutschland und der Schweiz gemeinsam zufällt. Ist der Hochrhein einmal schiffbar gemacht, so können die Rheinuferstaaten in ihrer Gesamtheit mit Stolz darauf hinweisen, daß sie eine europäische Mission erfüllt und dem internationalen Binnenschiffahrtsverkehr in dem Rhein von der Mündung bis zum Bodensee einen Verkehrsweg zur Verfügung gestellt haben, die in solcher Vollendung einzig dasteht. Für die Abmessungen des neuen Großschiffahrtsweges und seiner Schleusen kann es nur die eine Lösung geben, daß das auf dem Rhein verkehrende Regelschiff bis zu 1350 Tonnen bis nach Konstanz heraufkommen kann."

Die schon so viel besprochene Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße geht auf Grund des Gesetzes zum Ausbau dieser Wasserstraße vom 11. Mai 1938 in beschleunigter Durchführung bis zum Jahre 1945 ihrer Vollendung entgegen. Mit ihr wird gleichzeitig, wie es das Gesetz bestimmt, die Donau bis zur Reichsgrenze unterhalb von Wien als Reichswasserstraße ausgebaut werden.

Die Kanalisierung des Neckars ist bis Heilbronn vollendet und wird planmäßig bis Plochingen fortgeführt. Durch den Ausbau der Donau bis Ulm nimmt auch der Plan einer Verbindung mit dem Neckar greifbarere Formen an und wird sicherlich nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals begonnen werden.

Somit ist seit der Verkündung des Gesetzes unter den Kanalprojekten zur Verbindung des Rheins mit der Donau eine klare Rangordnung geschaffen.

In dem ostdeutschen Wasserstraßengebiet ist es besonders der Masurische Kanal, dessen Ausbau schon öfter begonnen wurde, der nunmehr seiner Vollendung entgegensieht. Mit der Fertigstellung ist im Herbst 1940 zu rechnen und damit die Verbindung des Masurischen Seengebietes mit dem Seehafen Königsberg geschaffen.

Durch den siegreichen Feldzug gegen Polen wurden Weichsel, Netze, Warthe und der von Friedrich dem Großen erbaute Bromberger Kanal in das Bauprojekt mit einbezogen, das die schon von dem großen Preußenkönig gewollte Näherbringung des Ostens zum Reichszentrum vollenden wird.

Neben diesen Bauten und Bauvorhaben sind noch eine Reihe von Verbindungen geplant, für die bereits schon Entwürfe aufgestellt wurden und werden.

Im Rheingebiet sind es der Aachen-Rhein-Kanal und der Saar-Pfalz-Rhein-Kanal, die von der dort befindlichen Industrie gefordert werden, um billigere Absatzmöglichkeiten ins Reich zu erhalten.

Im Bereich größeren Interesses liegen die in Ostdeutschland geplanten Projekte.

Der Oder-Donau-Kanal, der die Ostsee mit dem Südraum verbinden und von Cosel über Prerau nach Theben bei Wien führen soll, ist ein Projekt allergrößten Ausmaßes, das durch eine geplante Verbindung zur Elbe eine bedeutende Erweiterung und Ausweitung erfährt.

Mit gleichem Interesse wird der Plan einer weiteren Elbe-Oder-Verbindung von Riesa über Cottbus zum Oder-Spree-Kanal verfolgt, der dem Lausitzer Braunkohlen- und Industrierevier bessere Entwicklungsmöglichkeiten bieten wird.

Diese zielbewußte Durchführung der großen Bauvorhaben zur Vervollkommnung und Vollendung des deutschen Binnenwasserstraßennetzes zieht einen endgültigen Strich unter all jene Auseinandersetzungen, die um den Bau und den Wert von Wasserstraßen immer wieder geführt worden waren.

c) Die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel.

Das Wesen der nationalsozialistischen Verkehrspolitik ist aber auch noch durch die erstmals erreichte Einheit gekennzeichnet und der darauf begründeten Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Mit eindeutiger Klarheit wurde das gesamte Verkehrswesen unter den Gedanken, für Volk und Wirtschaft Diener zu sein, gestellt und damit den Einflüssen der Einzelinteressen entzogen. Erst dadurch ergibt sich der Dreiklang einer wirklichen nationalen Verkehrspolitik zu einer Einheit. Die Voraussetzung zu einem solch harmonischen Zusammenarbeiten bildet aber nach wie vor der Ausgleich jener beiden Seiten, die zu den Relationen Wasserstraße-Schiene, Wasserstraße-Landstraße und Schiene-Landstraße führten, nämlich: Zusammenarbeit und Wettbewerb.

Das Gesetz vom 26. Juni 1935 sucht eine Lösung in dem richtigen Einsatz von Eisenbahn und Lastkraftwagen. Die deutsche Reichsbahn und die gewerblichen Unternehmer vom Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen wurden gleichzeitig zur Entwicklung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen aufgerufen, und die gewerblichen Unternehmer in einen Reichskraftwagenbetriebsverband zusammengeschlossen. Diesem Verband war als erstes die Aufgabe gestellt, sich mit der

Deutschen Reichsbahn über den Gütertarif zu verständigen und die Einhaltung des Tarifs bei seinen Mitgliedern durchzusetzen. Diese Tarifregelung sollte den Ausgleich zwischen Reichsbahn und Kraftwagen bringen. Sie wird von Seiten des Reichsbetriebsverbandes als unbefriedigend angegriffen. Dieser verlangt eine Lockerung der tariflichen Bindungen und eine größere Freiheit in seiner tariflichen Gestaltung für die Kraftwagentransporte. Eine Neuregelung wurde daher durch das Reichsverkehrsministerium angekündigt.

Schiene und Wasserstraße arbeiten zusammen, wenn einer des anderen Zubringer ist. Dies war ganz besonders bei dem ersten Auftauchen der Eisenbahn gegeben. Mit dem Ausbau der Eisenbahn verlor allerdings die Wasserstraße sehr stark an Bedeutung. Als aber später auch bei ihr die modernen technischen Mittel eingesetzt wurden, entwickelte sie sich zu einem sehr ernsthaften und oft im Massengutverkehr überlegenen Wettbewerber. Dies machte sich ganz besonders bei den Bahnlinien bemerkbar, die den Wasserstraßen parallel laufen und ausgesprochen dem Wettbewerb dienen.

Wettbewerb soll nun nicht ausgeschaltet werden, er steigert in der Verkehrswirtschaft unbedingt die Leistungen der einzelnen Verkehrsmittel, aber er wird dann gefährlich und wirkt dann sich katastrophal für die Volkswirtschaft aus, wenn er sich zu „einem betriebswirtschaftlich orientierten Konkurrenzkampf ohne Rücksicht auf das gemeinsame Oberziel auswächst.“ [1]

Der Anteil am Gesamtverkehr ist bei der Wasserstraße seit den 70er Jahren langsam aber stetig gestiegen, und zwar von etwa 14 auf 20 % der beförderten Tonnen und von etwa 21 auf 27 % der geleisteten Tonnenkilometer.

Die Wettbewerbsmittel sind für die Wasserstraße die Billigkeit der Beförderung, die Anpassung an die Bedürfnisse der Verlader und die bessere Eignung zum Umschlag der Güter in das Seeschiff, die der Eisenbahn dagegen, neben der schon oben ausgeführten technischen Eigenart, vor allem ihre Monopolstellung und die daraus mögliche einheitlichen Tarifgestaltung.

Die Reichsbahn hatte insbesondere durch Ausnahme- und Kampftarife, durch die Verweigerung von Binnenumschlagstarifen und die Einführung des Staffeltarifs sich gegen diese Konkurrenz der Wasserstraße, wie überhaupt gegen alle ihre Wettbewerber, zur Wehr gesetzt.

1) Most: Binnenwasserstraßen und deutsches Wasserstraßensystem. S. 23.

Der Staffeltarif verbilligte die langen Strecken, auf denen sich der Wettbewerb der Wasserstraßen am stärksten fühlbar macht, und verteuert wieder die geringen Entfernungen, die als Zufuhrwege zu Umschlagshäfen in Frage kommen. Bei Ueberspitzung der Sätze „wird die Zufuhr von Gütern mit der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße für den kurzen Anlauf der Schiene so verteuert, daß selbst große Umwege mit der Bahn sich für den Verfrachter nutzbringender erweisen als der gebrochene Verkehr (Benutzung von Schiene und Wasserstraße), gegebenfalls geradezu in völliger Umkehr der geographischen Gegebenheiten." Es mag nun sein, daß im Zuge der technischen Fortentwicklung vor allem auch der zunehmenden Motorisierung der Binnenschiffahrt, die den Schnelligkeitsvorsprung der Schiene in gewissem Grade einzuholen vermag, und es mag auch sein, daß die Frage der Wirtschaftlichkeit und des Wertes von zu bauenden Wasserstraßen nun hinter den Gesichtspunkt des Gesamtinteresses der Wirtschaft getreten ist, wesentlich aber ist und bleibt wenn eine engere Zusammenarbeit der Reichsbahn mit der Binnenwasserstraße herbeigeführt werden soll, eine Neugestaltung der Reichsbahntarife. Eine Beseitigung des Staffeltarifs, der an sich den Verkehrskosten entspricht, da ja in der Regel eine Beförderung auf langen Strecken billiger ist als ein kurzer Transport, wird sicherlich noch nicht in Frage kommen, wohl aber die Beseitigung von Kampf- und Ausnahmetarifen und vor allem die Einräumung von Binnenumschlagstarifen. Es gibt in Deutschland Bezirke wie beispielsweise das Dresdener Industriegebiet, die solche Umschlagstarife dringend fordern, um ihre Fracht z. B. zum Exporthafen verbilligen zu können.

Ganz besonders auch aus den Schiffahrtskreisen ist schon wiederholt in den letzten Jahren auf die Möglichkeiten hingewiesen worden, die durch eine größere Einschaltung der Wasserstraße und eine gutgestalteten Arbeitsteilung zwischen diesen beiden großen Verkehrsmitteln für eine bessere und reibungslosere Bewältigung der ständig wachsenden Transporte geboten sind.

Nach der Rückgliederung der Reichsbahn in den Bereich des Reichsverkehrsministeriums sind bereits schon Maßnahmen hierzu eingeleitet worden, u. a. der Erlaß des Reichsverkehrsministers, wonach Eisenbahn und Wasserstraße in möglichst enger Zusammenarbeit die Verkehrsschwierigkeiten meistern sollen. Diese Anordnung hatte sich aber noch nicht als ausreichend erwiesen und seit April diesen Jahres sind Verhandlungen im Gange, um auf dem Weg von Tarifmaßnahmen, wie sie in Praxis bereits bei der ungeheueren Verkehrsanspannung für den

Westwall getätigt wurden, eine, hoffentlich dauernde, Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel sicher zu stellen.

Die Möglichkeiten eines Konkurrenzkampfes zwischen Binnenwasserstraße und Kraftwagen mögen zunächst gering erscheinen, wird doch die Binnenschiffahrt als typisches Verkehrsmittel für Massengut und der Lastkraftwagen für hochwertiges Stückgut angesehen. Beides ist aber in dem häufig angenommenen Maße nicht der Fall. Tatsächlich liegen zahlreiche Feststellungen vor, wonach auch der Kraftwagen gewissen Wasserstraßen mehr und mehr Güter abnimmt. Dabei kommt nicht selten dem Motor die kürzere Linienführung der Landstraße wie auch vor allem die größere Bequemlichkeit der Be- und Entladung zu gute. Solche Feststellungen liegen für das Rhein-Main-Gebiet vor, wie auch für das Weser Gebiet, das Gebiet der märkischen Wasserstraßen und vor allem das ostdeutsche Stromgebiet, teils im Fern-, teils im Nahverkehr, sowohl für hochwertige wie für Massengüter wie Zucker, Mehl und Holz. Auch hier wird schon daran gearbeitet, einen gerechten Ausgleich zu schaffen. Ziel kann hier wie bei all diesen Fragen von Zusammenarbeit und Wettbewerb der verschiedensten Verkehrsmittel nur sein: „daß jedes Verkehrsmittel im Dienste der Volkswirtschaft nur den Platz beanspruchen kann, der ihm auf Grund seiner besonderen Eigenschaften zukommt, und nicht ein Gegeneinanderarbeiten, sondern die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel dem wirklichen Sinn und Wesen des neuzeitlichen Verkehrswesens im Dienste der menschlichen Gesellschaft entspricht." [1])

V. Vierjahresplan — Verkehrs- und insbesondere Wasserstraßenpolitik.

Entsprach zunächst dem Wiederaufbau der Wirtschaft der erste Teil des Gesetzes zwischen Verkehr und Wirtschaft, nämlich daß den gesteigerten Verkehrsmöglichkeiten das Anwachsen der Wirtschaft folgt, so zeigt sich nun, daß bei den Maßnahmen des Vierjahresplanes der andere Teil dieses Gesetzes seine volle Gültigkeit bekommt. Mit einer Zunahme der Wirtschaftstätigkeit wächst der Verkehr und darüber hinaus müssen neue Verkehrswege geschaffen werden.

1) Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Seite 233.

In nie geahntem Ausmaß wachsen die Aufgaben bei der Durchführung des Vierjahresplanes mit seinem weit gesteckten Ziel, durch Ausnutzung deutscher Bodenschätze und Kräfte und eine gewaltige Steigerung der Produktion die deutsche Wirtschaft möglichst unabhängig von der Einfuhr ausländischer Produkte zu machen. Damit setzt auf allen Gebieten der Wirtschaftstätigkeit eine gewaltige Steigerung ein, vor allem der Produktion von Rohstoffen und Waren, zu deren schneller Beförderung von den Produktions- zu den Arbeits- und Verbrauchsstätten die Verkehrsmittel Sorge tragen müssen.

Die Beförderungsaufgaben waren zum Teil einmaliger Natur, so vor allem bei der Heranschaffung von Baumaterialien und der Maschinen für die Erstellung neuer Werke, wie z. B. der zahlreichen Zellstoffabriken, der neuen Erz- und Kohlengruben, der Reichswerke Hermann Göring bei Braunschweig und Linz, der Volkswagenfabrik bei Fallersleben und der großen Anlagen zur Herstellung deutscher Treibstoffe und synthetischer Gummis. Zu diesen anfänglichen Aufgaben kommen dann die sich von Natur aus ständig ergebenden Verkehrssteigerungen, die die Umstellungen der deutschen Wirtschaftstätigkeit zum Gelingen des großen Planes mit sich bringen. Hierzu gehören vor allem die Versorgung der neuen Industriewerke mit den erforderlichen Rohmaterialien und Betriebsstoffen.

Zu dieser gewaltigen Intensivierung tritt als weitere Aufgabe die Bewältigung des zusätzlichen Personenverkehrs, vor allem des Berufsverkehrs, der mit der Umstellung verbunden ist.

Um nun die Leistungen der Verkehrsmittel für den Vierjahresplan voll und ganz ermessen zu können, muß man bedenken, einmal wie es vor der Machtübernahme mit der deutschen Wirtschaft und dem Verkehr ausgesehen hat und außerdem, daß sich die deutschen Verkehrsmittel neben den Aufgaben für den Vierjahresplan noch vielen zahlreichen Sonderaufgaben gegenüber gestellt sahen, die die Neugestaltung deutscher Städte, die Wiederaufrüstung Deutschlands, der Bau des Westwalls und die Schaffung Großdeutschlands mit sich bringen.

Naturgemäß steht an erster Stelle für die Durchführung des Vierjahresplanes die Schiene, die von Nord nach Süd und Ost nach West das deutsche Land durchzieht. Trotzdem haben die gewaltigen neuen Aufgaben noch einige Ergänzungen des Schienenweges erfordert, vor allem, um die neuen Werke durch Gleisanlagen direkt mit an das Hauptverkehrsnetz anzuschließen.

Das Wasserstraßenbauprogramm und der Vierjahresplan stehen in engstem Zusammenhang, einmal insofern, als der Ausbau der Wasserstraße eine wichtige Teilvoraussetzung für die erfolgreiche Durchführung des Vierjahresplanes bedeutet; denn bei der Errichtung von Werken bedarf es einer gründlichen Kostendurchrechnung der Verkehrsmittel und Wege. Hier ist es gerade die Wasserstraße mit ihrem Hauptvorteil in der Billigkeit und ihrer Eignung für Massengut. Weiterhin aber auch, da der Wasserstraßenverkehr die Tendenz hat, nicht nur im gleichen Verhältnis wie die Länge des Wasserweges, sondern schneller als dieser zu wachsen, so kann die Bedeutung neuer Verbindungen für die Bewältigung des ständig weiter wachsenden Verkehrsvolumens nicht genug beachtet werden.

Dies wird zunächst den Reichswerken Hermann Göring durch einen Stichkanal zu dem Mittellandkanal ganz besonders zu gute kommen. Wird doch seine Belieferung mit Kohle und Grubenholz und seine Rückfracht von Erzen und Fertigprodukten jährlich rund 20 Millionen Tonnen betragen.

Bei einer solchen Betrachtung ergeben sich zwangsläufig auch gewisse Rangfolgen in den Bauvorhaben, die jedoch nicht schematisch aufzufassen sind, sondern sich stets in das große Aufbauprogramm einpassen müssen, zumal von Jahr zu Jahr Abschnitte des Programms ihre Vollendung finden werden.

Mit der Erfüllung dieser wichtigen Teilaufgaben erwächst stets wieder ein neuer Spielraum für die beschleunigte Fortführung anderer Wasserstraßenbauvorhaben oder für die Inangriffnahme neuer Projekte, die wie schon oben ausgeführt, in großer Zahl vorhanden sind.

Die große Bedeutung der Wasserstraßen im Rahmen der nationalsozialistischen Wirtschaftstätigkeit kommt ganz besonders in der Tatsache zum Ausdruck, daß zu allen anderen als vordringlich bezeichneten Projekten auch der Bau des Hansakanals von der Reichsregierung gezählt wird, für den allein 125 Millionen Reichsmark aufzuwenden sind.

Ueber 3000 Kilometer Reichsautobahn sind fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Auch das deutsche Straßennetz wird ständig leistungsfähiger, weil es einem gründlichen Ausbau unterzogen wird. Dadurch finden auch all diejenigen Werke, die abseits von Schiene und Wasser liegen, gute und stets benutzbare Verkehrswege für ihre Transporte.

VI. Transportleistungen (Statistische Uebersicht).

Um nun die geschilderte Leistungssteigerung der einzelnen Verkehrsmittel und die Bedeutung der Wasserstraße wie auch ihren Anteil am Gütertransport besonders zu erhellen, dazu mögen folgende statistische Uebersichten dienen.

Der vorhandene Laderaum, die Beförderungsmengen und die Beförderungsleistungen der drei Verkehrsmittel haben z. B. 1934 in v. 100 betragen.

1934	Laderaum	bef. Güter	Tonnen km	
Binnenschiffahrt . . .	37,7	19,4	29,1	
Eisenbahn	62,0	79,6	68,9	
Kraftwagen	0,3	1,0	2,0	

Die gesamten Beförderungsmengen auf dem Schienenweg und der Wasserstraße in Mill. Tonnen haben betragen:

Jahr	Schiene	Wasserstraße	Anteil in von Hundert	
			Schiene	Wasserstraße
1929	468,0	111,0	80,8	19,2
1932	278,8	73,7	78,3	21,7
1937	482,3	133,1	78,4	21,6

Die Zahlen zeigen, daß in demselben Maße wie der Eisenbahngüterverkehr gestiegen ist, auch die Beförderungsmenge auf der Wasserstraße zugenommen hat.

Interessant sind auch die Zahlen, die sich auf den Auslandsverkehr und den Verkehr von und nach den deutschen Seehäfen beziehen. Diese Zahlen zeigen ganz besonders den starken Anteil der Wasserstraße.

Auslandsverkehr:

Jahr	Schiene	Wasserstraße	Anteil in von Hundert	
			Schiene	Wasserstraße
1934	26,6	42,0	38,8	61,2
1935	29,5	43,5	40,5	59,9
1936	31,7	47,7	40,0	60,0

Seehäfenverkehr:

Jahr	Schiene	Wasserstraße	Anteil in von Hundert	
			Schiene	Wasserstraße
1934	29,8	20,1	59,7	40,3
1935	31,9	20,9	60,4	39,6
1936	38,7	25,9	59,9	40,1

Um aber die Entwicklung auf der Binnenwasserstraße nochmals besonders zu kennzeichnen, werden folgende Zahlen genannt:

Jahr	Gesamtverkehrsmengen in Millionen Tonnen	Gesamtverkehrsleistung in Millionen Tonnen km
1913	96	20 883
1924	71	16 639
1925	86	18 903
1926	102	21 439
1927	111	23 970
1928	108	22 963
1929	111	23 238
1930	105	23 088
1931	87	20 759
1932	74	18 045
1933	77,3	18 926
1934	94	21 578
1935	101,4	22 514
1936	116	25 930
1937	133,1	28 320

Diese Tabelle zeigt deutlich die weitere Entwicklung, auch wenn bereits 1936 die Spitze der Verkehrsleistungen aller früheren Jahre durch die ungeheuere Kraftanstrengung des deutschen Volkes in seinem Vierjahresplan überschritten wurde. Doch welche Gütermassen werden erst einmal auf der Binnenwasserstraße bewältigt werden können, wenn das geplante Wasserstraßennetz den weiten deutschen Raum durchzieht! [1])

VII. Weitere Betrachtungen, die für den Ausbau der Binnenwasserstraßen im Rahmen der Verkehrspolitik von Bedeutung sind.

Die Notwendigkeit, die Wasserstraßen auszubauen, wird nicht nur von der verkehrswirtschaftlichen Seite als selbstverständlich erachtet,

1) Quelle: Statistische Jahrbücher 1913 und 1924 bis 1937.

denn ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Förderung des Wasserstraßenbaues im Rahmen der Verkehrspolitik liegt in der Fähigkeit der Wasserstraße vor, Wirtschaftsgebiete zu erschließen, d. h. also die Standortverteilung zu beeinflussen und damit sogar unter Umständen ein Dezentralisation der Industrie herbeizuführen. „Je nach dem Gewicht der standortbestimmenden Faktoren kommt die Produktionsstätte zum Wasser oder es kommt das Wasser zur Produktionsstätte.“[1]) Davon abgesehen kommt es schließlich auch auf die Linienführung und die richtige Leitung an, ob eine Wasserstraße zu einer Auflockerung von Produktions- und Siedlungsgebieten beitragen kann oder nicht. Für die Auflösung der Zusammenballung im Westen des Reiches ist der Ausbau eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes als eine Hauptvoraussetzung anzusehen.

Nicht zuletzt ist auch die militärische Bedeutung der Binnenwasserstraße hervorzuheben. Schon aus ältester Zeit (Karl d. Große) sind Pläne bekannt, Kanäle zu bauen und sie vor allem in den Dienst der Landesverteidigung zu stellen. Daneben wurden vorhandene Wasserstraßen in diesem Sinne schon immer ausgenützt. Auch im Weltkriege brachten die Binnenwasserstraßen eine erwünschte Entlastung für die Reichsbahn, so vor allem im Nachschub für Heeresgut, bei der Zurückschaffung von Verwundeten und vor allem bei der Versorgung der Kriegsproduktionswirtschaft. Dabei hat sich im Weltkrieg das Fehlen des Mittellandkanals und der Rhein-Main-Donau-Verbindung nachteilig bemerkbar gemacht. So ergibt sich ganz folgerichtig, daß mit dem Wiederaufbau der Wehrmacht das Interesse für den wehr- und kriegswirtschaftlich bedeutungsvollen Einsatz auch der Ausbau der Binnenwasserstraßen geweckt worden ist.

Neben dem verkehrswirtschaftlichen Moment haben die Wasserstraßen noch eine große Bedeutung für die deutsche Zahlungsbilanz. Billige Vorfracht der auf der Wasserstraße zu den deutschen Seehäfen gelieferten Güter erleichtert erheblich einen nutzbringenden Export.

„Exportier oder stirb“, hat der Führer dem deutschen Volk zugerufen. Will das deutsche Volk nicht sterben, sondern leben, so muß es exportieren können. Der Ausbau seiner Binnenwasserstraßen gibt ihm ein starkes Mittel in die Hand, um sein Leben zu sichern.

---

1) Most: Binnenwasserstraßen und deutsches Wasserstraßensystem. S. 20.

Schluß.

Zusammenfassend können wir sagen, daß noch nie in der Geschichte unseres Volkes das gesamte Verkehrswesen so gefördert wurde, wie es durch die Regierung Adolf Hitler geschieht. Dadurch wird die Forderung des großen deutschen Nationalökonomen Friedrich List, nämlich, daß Deutschland neben seinen anderen Verkehrswegen auch ein großes Wasserstraßentransportsystem besitzen müsse, endlich in die Tat umgesetzt. Und auch diese Tat kennt nur das eine, jetzt allem Schaffen gemeinsamen Ziel: Es soll erstehen ein gesichertes und starkes

Großdeutschland.

Zum Schluß ist es mir eine angenehme Pflicht, Herrn Professor Dr. Rauers in Berlin meinen herzlichsten Dank auszusprechen für die freundliche Uebernahme des Referates, für sein reges Interesse für meine Arbeit und für seine wertvollen Anregungen, die mir ihre Anfertigung möglich gemacht haben.

Lebenslauf.

Ich, Helmut Lang, wurde am 14. 4. 1912 als Sohn des Veterinärarztes Dr. Otto Lang und seiner Frau Lina geb. Müller in Nieder-Moos (Oberhessen) geboren.

Nach dem Besuch der Volksschule in Nieder-Moos, der höheren Privatschule zu Crainfeld und des Gymnasiums zu Büdingen bestand ich Ostern 1933 die Reifeprüfung.

Anschließend studierte ich in München, Gießen, Königsberg und Berlin Rechts- und Staatswissenschaften bis zum Beginn des Jahres 1936.

Nach 2¼jähriger praktischer Tätigkeit nahm ich im April 1938 auf Grund einer Unterstützung durch die Kanzlei des Führers mein Studium in Berlin wieder auf und bestand am 27. 10. 1939 mein Staatsexamen.

Der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei gehöre ich seit dem 1. April 1930 an.

Literatur:

1. Altmeyer: „Die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee."
2. Anton: „Der Mittellandkanal." Hamburg 1900.
3. Beckerath: „Neudeutsche Kanalpolitik." Berlin 1928.
4. Becher: „Närrische Weisheiten und Weise Narrheiten." Frankfurt 1680.
5. Berkenkopf: „Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik." Münster 1934.
6. Borght, van der: „Das Verkehrswesen." Leipzig 1918.
7. Dehn: „Nationale Verkehrspolitik. Ein Beitrag zur Wasserstraßenfrage." Berlin 1901.
8. Ebhardt: „Staat und Verkehr." Berlin 1932.
9. Eltz-Rübenach, v.: „Nationalsozialistische Verkehrspolitik." Frankfurt 1937.
10. Eynern: „20 Jahre Kanalkämpfe." Berlin 1901.
11. Föllmann: „Die Lösung des Verkehrsproblems als Mittel zum Neuaufbau der Wirtschaft." Leipzig 1936.
12. Förster: „Verkehrswirtschaft und Krieg." Hamburg 1937.
13. Gentsch: „Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen." Essen 1930.
14. Georg: „Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1936." Berlin 1936.
15. Giese: „Eisenbahn und Wasserstraßenförderung, zur Frage der deutschen Kanalpolitik." Berlin 1937.

15a. Giese: „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik." Berlin 1938.

16. Grosse: „Ueber den Nutzen von Schiffahrtskanälen." Berlin 1868.
17. Grunzel: „Verkehrspolitik." Leipzig 1923.
18. Hamel: „Straße und Verkehr." Berlin 1935.
19. Held-Brüschwin: „Rhein-Main-Donau. Die Geschichte einer Wasserstraße." Regensburg 1929.
20. Hennig: „Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik." Berlin 1917.
21. Hennig: „Die Rhein-Main-Donau Großschiffahrtsstraße." In Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Jahrgang 1938.
22. Hesse: „Grundriß der politischen Oekonomie." Breslau 1937.
23. Hüfner: „Die Neuordnung der deutschen Verkehrswirtschaft unter dem Einfluß der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen." Berlin 1936.
24. Königs: „Die deutsche Weser im Rahmen der Reichswasserstraßen." In Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Jahrgang 1934.

24a. Königs: „Zur Vollendung des Mittellandkanals." In Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Jahrgang 1938.

24b. Königs: „Wasserstrassenpolitik im Großdeutschen Reich." Berlin 1938.

24c. Königs: „Die neuen Gedanken in der deutschen Verkehrspolitik." Leipzig 1938.
25. Lenschau: „Deutschlands Wasserstraßen und Eisenbahnen und ihre Bedeutung für den Verkehr." Halle 1906.
25a. Lenschau: „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart." Berlin 1927.
26. Leopold: „Zur Wasserstraßenfrage." Berlin 1927.
27. Lotz: „Eisenbahntarife und Wasserfrachten." Leipzig 1900.
28. Markmann: „Die deutschen Wasserstraßen." Berlin 1938.
29. Meidinger: „Die deutschen Ströme." Leipzig 1853—54.
30. Michaelis: „Rhein-Weser-Kanal." Berlin 1864.
31. Michaelis und Heß: „Das Projekt des Weser-Elbe-Kanals." Berlin 1871.
32. Most: „Binnenwasserstraßen und deutsches Wasserstraßensystem. Münster 1938.
33. Napp-Zinn: „Binnenschiffahrt und Eisenbahn." Leipzig 1928.
34. Opel: „Die Kanalfrage." Leipzig 1884.
35. Pirath: „Die Grundlagen der Verkehrspolitik." Berlin 1933.
36. Rauers: „Der Bremer Binnenhandel im 19. Jahrhundert." Bremen 1913.
36.a Rauers: „Zur Geschichte der alten Handelsstraßen." Gotha 1907.
37. Reinhold und Oltmanns: „Der deutsche Handelskanal." Bremen 1817.
38. Spieß: „Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel." Berlin 1938.
39. Schwabe: „Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts." Berlin 1898.
40. Teubert: „Die Binnenschiffahrt." Auflage II. 1932.
41. Vogt: „Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik." Berlin 1937.
42. Wilden: „Wirtschaftliche Erschließung durch die Reichsautobahn." Berlin 1936.
43. Zöpfl: „Mittelländische Verkehrsprojekte." Berlin 1895.
44. Zöpfl: „Auswärtige Handels- und innere Verkehrspolitik." Hamburg 1899.
45. Denkschriften der deutschen Reichsbahngesellschaft von 1927 und 1930: „Reichsbahn und Binnenschiffahrt."
46. „Der Mittellandkanal", herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Berlin 1938.
47. Reichsausschuß für Binnenschiffahrt: „Binnenschiffahrt und Reichsbahn." Berlin 1929.
48. Reichsverkehrsministerium: „Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik." Berlin, Februar 1927.
49. Statistische Jahrbücher 1913 und 1924 bis 1937.

Weitere Literatur wurde neben den Abhandlungen in den Fachzeitschriften: „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft", „Reichsverkehrsblatt", „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" aus folgenden Zeitungen entnommen: „Völkischer Beobachter", „Frankfurter Zeitung" und „Deutsche Allgemeine Zeitung."